



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 14] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, फरवरी 3, 2005/माघ 14, 1926

No. 14] NEW DELHI, THURSDAY, FEBRUARY 3, 2005/MAGHA 14, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 जनवरी, 2005

सं. टीएमपी/51/2004-एमबीपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्यास में लंगरगाह शुल्क और माल उतराई देयताएं घटे के आधार पर वसूल करने के लिए इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश के संबंध में स्पष्टीकरण मांगने संबंधी मुम्बई एवं न्हावा-शेवा पोत एजेंडस संघ (मनसा) से प्राप्त-पत्र का निपटान करता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

मामला सं० टीएमपी/51/2004-एमबीपीटी

मुम्बई एवं न्हावा-शेवा पोत एजेंडस संघ (मनसा) .....

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) .....

आवेदक

गैर-आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2005 के 20वें दिन पारित किया गया)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में लंगरगाह और माल उतराई देयताओं की घटे के आधार

पर वसूली के संबंध में इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश के संबंध में स्पष्टीकरण मांगने संबंधी मुम्बई एवं न्हावा-शेवा पोत एजेंट्स संघ (मनसा) द्वारा लिखे गए पत्र से संबंधित है ।

2. मनसा ने अपने पत्र में निम्नलिखित प्रमुख मुद्दों का उल्लेख किया है :-

- (i) माल उतराई प्रभारों सहित अवधि आधारित सभी पोत-संबद्ध प्रभार इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश, जोकि 1 जून, 2003 से प्रभावी हो गया था, के अनुसरण में घंटों के आधार पर वसूल किए जाने हैं ।
- (ii) आदेश में स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि घंटा आधारित इकाई को लंगरगाह शुल्क, मूरिंग शुल्क पोताश्रय प्रभारों की वसूली के लिए अपनाया जाएगा, जोकि किसी पोत के ऐसी सुविधाओं में रुकने की अवधि से संबंधित है ।
- (iii) एमबीपीटी ने 28 फरवरी, 2004 तक घंटा आधारित माल उतराई शुल्क और लंगरगाह शुल्क को क्रियान्वित नहीं किया है । एमबीपीटी ने मनसा के एक सदस्य को संबोधित दिनांक 8 मार्च, 2004 के अपने पत्र में यह स्वीकार किया है ।
- (iv) एमबीपीटी की कार्रवाई टीएएमपी के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश के प्रतिकूल है और प्रतिदिन के आधार पर लंगरगाह तथा माल उतराई देयताओं की वसूली बिल्कुल गलत है ।
- (v) इसलिए, यह प्राधिकरण अपने दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश के संबंध में यह स्पष्ट करते हुए कि लंगरगाह शुल्क और माल उतराई शुल्क घंटे के आधार पर 1 जून, 2003 से वसूल किए जा सकते हैं और अधिक मात्रा में वसूल की गई राशि संबंधित को वापस अदा की जा सकती है, एक स्पष्टीकरण जारी कर सकता है ।

3. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुसार, मनसा द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन की एक प्रति एमबीपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी । एमबीपीटी ने मनसा के अभ्यावेदन पर अपनी निम्नलिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं :-

- (i) एमबीपीटी ने बर्थ किराया प्रभार, पायर देयताएं और माल उतराई देयताएं इस समय घंटों के आधार पर निर्धारित की हुई हैं । एमबीपीटी ने टीएएमपी को सूचित किया था कि लंगरगाह स्थल अलग-अलग स्थानों पर स्थित हैं और एमबीपीटी की जल सीमाओं में फैले हुए हैं । दूरस्थ लंगरगाह स्थलों पर स्थित पोतों के प्रचालनों और उनके रुकने के सही समय को मॉनीटर करना बहुत कठिन होगा । लंगरगाह स्थलों पर रुके हुए पोतों और उनके रुकने के सही समय पर घंटों के आधार पर नजर रखना एक दुष्कर कार्य होगा । इसके परिणामस्वरूप, लंगरगाहों में पोतों के रुकने के सही समय के बारे में पतन और पतन प्रयोक्ताओं के बीच अनेक विवाद उत्पन्न हो सकते हैं । आवागमन को मॉनीटर करने के लिए एमबीपीटी को अतिरिक्त कर्मचारी और लांच/नौकाएं तैनात करनी पड़ सकती है । इसके परिणामस्वरूप, एमबीपीटी को अतिरिक्त व्यय करना होगा और परिणामतः सेवाएं प्रदान करने की लागत बढ़ जाएगी ।
- (ii) इस समय वसूल किए जा रहे लंगरगाह प्रभार लंगरगाह स्थलों की अवस्थिति पर आधारित हैं और लंगरगाह स्थलों की वाणिज्यिक उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किए गए हैं । आबंटित

निःशुल्क दिवस अलग-अलग हैं और यह लंगरगाह स्थलों की अवस्थिति तथा वाणिज्यिक उपयोगिता पर निर्भर करता है। तटीय पोतों के संबंध में प्रति जीआरटी दर 0.02 रुपए से 0.20 रुपए प्रति जीआरटी प्रतिदिन के बीच है और विदेशगामी पोतों के संबंध में यह प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 0.25 अमरीकी सेंट से 2 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी है। इन दरों को प्रतिदिन दर से घंटे आधारित दरों में परिवर्तित करने पर यह अत्यंत सूक्ष्म हो जाएगी। इसके परिणामस्वरूप, यह दर एक पैसे के तीन दशमलव प्रति घंटा प्रति जीआरटी तक के अंश में हो जाएगी। उपर्युक्त के मददेनजर, एमबीपीटी ने अभी तक लंगरगाह प्रभारों को घंटा आधारित निर्धारित नहीं किया है।

- (iii) टीएएमपी का दिनांक 17 मार्च, 2003 का आदेश 1 जून, 2003 से क्रियान्वित किया गया था, जैसाकि उसमें पत्तन द्वारा बड़ी अवधि आधारित प्रभार वसूल करने अर्थात् बर्थ किराया और पायर देयताओं की वसूली के संबंध में उल्लेख किया गया था। टीएएमपी द्वारा अपने दिनांक 9 जनवरी, 2004 के आदेश के अंतर्गत पोत-संबद्ध प्रभारों के व्यापक संशोधन के प्रस्ताव की स्वीकृति मिलने पर इस पत्तन द्वारा माल उतराई प्रभार 28 फरवरी, 2004 से घंटों के आधार पर निर्धारित किए गए थे।
- (iv) मुम्बई पत्तन में आने वाले पोतों के लंगरगाह स्थलों पर रुकने के लिए निर्धारित निःशुल्क दिवसों के समाप्त होने के बाद लंगरगाह प्रभार वसूल किए जाते हैं। इस संबंध में निःशुल्क आबंटित न्यूनतम 3 दिन हैं। एमबीपीटी में आने वाले अधिकतर पोत लंगरगाह स्थलों को 3 दिन के भीतर खाली कर देते हैं। पोतों से वसूल किया जाने वाला लंगरगाह प्रभार भी बहुत कम है।
- (v) उपर्युक्त के मददेनजर, लंगरगाह प्रभार प्रतिदिन के आधार पर वसूल करने की वर्तमान प्रणाली को जारी रखना आवश्यक समझा गया था। तथापि, इसे दिनांक 01.01.2005 से क्रियान्वित किया जाएगा।

4. एमबीपीटी के प्रत्युत्तर की एक प्रति मनसा को उसकी टिप्पणियों, यदि कोई है, के लिए अग्रेषित की गई थी। हमें मनसा से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

5. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 25 नवम्बर, 2004 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में मनसा और एमबीपीटी ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

6. परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध रहेंगे।

7. इस मामले में कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) इस प्राधिकरण ने 17 मार्च, 2003 को एक आदेश पारित किया था, जिसके अनुसार लंगरगाह शुल्क, मूरिंग शुल्क, पोताश्रय प्रभारों की वसूली के लिए घंटा आधारित किराया प्रभार और वैसी ही घंटा आधारित इकाई लागू की गई थी, जोकि किसी सुविधा में पोत के रुकने की अवधि से संबंधित हैं। दिनांक 17 मार्च, 2003 का यह आदेश एमबीपीटी सहित सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए 1 जून, 2003 से लागू हो गया था। यह पारित सांविधिक आदेश सभी महापत्तन न्यासों के दरों के मान को उसमें शामिल निर्णयों तक संशोधित करने हेतु प्रभावित कर सकता है।

- (ii) इस प्राधिकरण द्वारा 17 मार्च, 2003 को पारित इस आदेश के संदर्भ में एमबीपीटी में वसूल किए जाने वाले लंगरगाह शुल्क और माल उतराई देयताओं के संबंध में इस आदेश की प्रयोज्यता के बारे में मनसा ने स्पष्टीकरण मांगा है। हालांकि, सरकार ने इस प्राधिकरण को व्यक्तिगत (अलग-अलग) अभ्यावेदनों को स्वीकार नहीं करने का निदेश दिया है, लेकिन इसने प्राधिकरण को परामर्श दिया है कि वह दरों के मान से संबंधित आदेशों की व्याख्या/स्पष्टीकरण के लिए प्राप्त अनुरोध स्वीकार कर सकता है। मनसा के अभ्यावेदन में दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश पर स्पष्टीकरण मांगा गया है।
- (iii) एमबीपीटी में लंगरगाह शुल्क और माल उतराई देयताएं विनिर्दिष्ट स्थलों पर पोत के रुकने की अवधि के लिए जीआरटी आधार पर वसूल की जाती हैं। इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश में लंगरगाह शुल्क, मूरिंग शुल्क, पोताश्रय प्रभारों, जोकि ऐसी सुविधाओं में किसी पोत के रुकने की अवधि से संबंधित हैं, के संबंध में घंटा आधारित प्रभारों को लागू करने के बारे में स्पष्ट उल्लेख किया गया है। लंगरगाह शुल्क के लिए घंटा आधारित इकाई की प्रयोज्यता के संबंध में कोई संदेह नहीं हो सकता, क्योंकि इस प्रशुल्क मद का संबंधित आदेश में विशिष्ट तौर से उल्लेख किया गया है। हालांकि, माल उतराई देयता का आदेश में उक्त नामावली के रूप में विशिष्ट तौर पर उल्लेख नहीं किया गया है, परंतु इस पर सामान्य शर्त लागू है, क्योंकि यह पोत के ठहरने की अवधि से जुड़ा हुआ प्रभार है। इस मामले में भी एमबीपीटी ने स्वयं फरवरी, 2004 से घंटा आधारित दरें लागू करने की बात स्वीकार की है। इस स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के संबंधित पूर्ववर्ती आदेश में कोई अस्पष्टता दिखाई नहीं देती, जिसके लिए अब स्पष्टीकरण दिया जाए। संभवतया, यहां जो बात है, वह यह है कि अभी तक इन दो प्रशुल्क मदों के संबंध में एमबीपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के उक्त आदेश को क्रियान्वित नहीं किया जाना है। यह कि संबंधित आदेश केवल "बड़ी" अवधि आधारित प्रभारों के मामले में प्रयोज्य है, जोकि एक व्याख्या है, जिसका संबंधित आदेश में शामिल इस प्राधिकरण का कोई भी निर्णय समर्थन नहीं करता।
- (iv) (क) लंगरगाह स्थलों पर पोतों की मॉनीटरिंग के बारे में एमबीपीटी द्वारा वर्णित समस्या पर यह प्राधिकरण पहले ही विचार कर चुका है और उसे अस्वीकार कर चुका है। एमबीपीटी ने महज घंटे आधारित प्रभारों की शुरुआत से पहले संबंधित हितधारकों के साथ परामर्श में मामला उठाए जाने के समय प्रस्तुत अपनी पूर्ववर्ती टिप्पणियों को दोहराया है। जैसाकि इस प्राधिकरण का पहले मत रहा है कि उपलब्ध प्रौद्योगिकी से पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों के आवागमन को मॉनीटर करना कठिन नहीं हो सकता। फिर भी, किसी संरक्षक से यह आशा करना अनुचित नहीं है कि कम से कम सुरक्षा और संरक्षा के हित में इतनी सतर्कता बरती जानी चाहिए। विशेषकर, किसी अन्य पत्तन ने पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों के आवागमन को मॉनीटर करने में कोई कठिनाई सूचित नहीं की है।
- (ख) वसूली की घंटा आधारित इकाई यह सुनिश्चित करने के लिए लागू की गई थी कि पोत किसी पत्तन में केवल सुविधा का अधिभोग करने के समय के लिए भुगतान करता है। यह तर्क कि दैनिक/8 घंटे के आधार से प्रति घंटा के आधार में परिवर्तित करने से इकाई दर बिल्कुल सूक्ष्म हो जाएगी, कोई स्वीकार्य कारण नहीं हो सकता। कम्प्यूटर के युग में बिल तैयार करना कोई समस्या नहीं हो सकती, चाहे इकाई दरें दशमलव में क्यों न हो।
- (ग) एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण के दिनांक 29 जनवरी, 2004 के आदेश के आलोक में 28 फरवरी, 2004 से घंटे आधारित माल उतराई देयताओं को क्रियान्वित करने के संबंध में एक मुद्दा उठाया है। दिनांक 29 जनवरी, 2004 का आदेश एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित केवल कुछ पोत-संबद्ध प्रभारों के संशोधन के लिए है। उक्त आदेश में वसूली की घंटे आधारित इकाई मार्च, 2003 के पूर्ववर्ती आदेश के अनुसार संबंधित प्रशुल्क मदों के लिए बनाए रखी गई थी। इसका यह अभिप्राय नहीं है कि घंटे आधारित इकाई केवल जनवरी, 2004 के आदेश के क्रियान्वयन

की प्रभावी तारीख से लागू की गई थी । इस आदेश में यह कहीं भी उल्लेख नहीं किया गया है कि यह 17 मार्च, 2003 के आदेश में उल्लिखित वसूली की घंटे आधारित इकाई के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख का अधिक्रमण करता है।

- (v) एमबीपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अड़े रहने की आवश्यकता नहीं है, जिनका उपर्युक्त पैराग्राफों में संक्षिप्त उल्लेख किया गया है । यह मानना होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा 17 मार्च, 2003 को पारित सांविधिक आदेश सभी महापत्तनों द्वारा क्रियान्वित किया जाना है, जब तक कि इसका प्रचालन किसी उच्चतर मंच या स्वयं प्राधिकरण द्वारा न रोक दिया जाए । वस्तुतः, दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश के विरुद्ध एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण के समक्ष कोई समीक्षा याचिका प्रस्तुत नहीं की है ।
- (vi) संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी ने उल्लेख किया था कि उसने पोतों के संबंध में कोई आंकड़े नहीं रखे हैं, ताकि घंटे आधारित दरें 1 जून, 2003 से पूर्व-प्रभाव से क्रियान्वित की जा सकें । तथापि, उन्होंने पुष्टि की है कि माल उतराई प्रमारों को घंटे के आधार पर क्रियान्वित किया जा रहा है और लंगरगाह प्रमारों को घंटे के आधार पर 01.01.2005 से क्रियान्वित किया जाएगा । यह उल्लेखनीय है कि मनसा पत्तन को अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है । फिर भी, एमबीपीटी की तरफ से हुई चूक के लिए प्रयोक्ता को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता । एमबीपीटी ने दरों की घंटे आधारित इकाई को जून, 2003 से पूर्व-प्रभाव से क्रियान्वित करने में कुछ कठिनाइयां व्यक्त की हैं । इसलिए, घंटे के आधार पर लंगरगाह शुल्क और माल उतराई देयताओं को क्रियान्वित करने में आने वाली कठिनाइयों के संबंध में एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए एमबीपीटी को तीन महीने का समय दिया गया है । जब यह रिपोर्ट प्राप्त हो जाती है, तब मार्च, 2003 के पूर्ववर्ती आदेश में कोई भावी संशोधन, यदि आवश्यक पाया गया, करने के लिए एक अलग कार्यवाही में इसकी जांच की जा सकती है । तथापि, यह इस प्राधिकरण के दिनांक 17 मार्च, 2003 के आदेश द्वारा लागू व्यवस्था के अनुसार मनसा और इसके सदस्यों द्वारा अपने दावों के निपटान के लिए एमबीपीटी के साथ उनके मामले उठाने में बाधक नहीं होगा ।

8. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण पुष्टि करता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 17 मार्च, 2003 को जारी आदेशानुसार एमबीपीटी में लंगरगाह शुल्क और माल उतराई देयताएं वसूल करने की इकाई 1 जून, 2003 से घंटे के आधार पर लागू है ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधा. ]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 31st January, 2005

No. TAMP/51/2004-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the reference received from the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA) seeking clarification of this Authority's Order dated 17 March, 2003 insofar as levy of anchorage fee and lighterage dues on hourly basis at the Mumbai Port Trust (MBPT) as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/51/2004 - MBPT**

**The Mumbai and Nhava-Sheva  
Ship Agents' Association**

---

**Applicant**

**The Mumbai Port Trust**

---

**Non-Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 20th day of January 2005)

This case relates to a reference made by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA) for a clarification of this Authority's Order dated 17 March 2003 insofar as levy of anchorage and lighterage dues on hourly basis at the Mumbai Port Trust (MBPT).

2. The MANSA has made the following main points in its reference:

- (i). All duration based vessel related charges, including lighterage, are to be levied on hourly basis in pursuance of the Authority's Order dated 17 March 2003 which came into effect on 1 June 2003.
- (ii). The Order explicitly mentions that hourly unit will be followed for levying anchorage fee, mooring fee, roadstead charges, etc., which are linked with the duration of stay of a vessel at such facilities.
- (iii). The MBPT had not implemented hourly based lighterage fee and anchorage fee till 28 February 2004. MBPT had admitted this in their communication dated 8 March 2004 addressed to one of the members of MANSA.
- (iv). The action of MBPT is contrary to the TAMP's Order dated 17 March 2003 and collection of anchorage and lighterage dues on a per day basis is completely incorrect.
- (v). The Authority may, therefore, issue a clarification to its Order dated 17 March 2003 clarifying that anchorage fee and lighterage fee are to be collected on hourly basis with effect from 1 June 2003 and any excess amount collected to be refunded to the concerned.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the representation filed by MANSA was forwarded to MBPT for its comments. The MBPT has furnished the following comments on the MANSA's representation:

- (i). At MBPT, berth hire charges, pier dues and lighterage dues are at present prescribed on hourly basis. MBPT had earlier informed TAMP that anchorage points are at various locations and are spread over MBPT water limits. It will be very difficult to monitor the operations and precise time of occupation of anchorage by vessels at distant anchorage points. To keep track of all the vessels occupying anchorage points and precise period of occupation on hourly basis will be a Herculean task. This may also result in numerous disputes between the port and port users about the precise time of vessels occupying anchorages. MBPT may have to deploy additional staff and launches / boats to monitor the movements. This will result in MBPT incurring additional expenditure and consequent increase in the cost of rendering service.
- (ii). Anchorage charges now levyable are based on the locations of anchorage points and have been so prescribed considering the commercial utility of the anchorage points. The number of free days allotted are different and it depends on the location and commercial utility of the anchorage points. Per GRT rate prescribed varies between Rs. 0.02 to Rs. 0.20 per GRT per day in respect of coastal vessels and 0.25 U.S. Cents to 2 U.S. Cents per GRT per day or part thereof in respect of foreign-going vessels. The rates, after converting it on hourly basis from per day rates, will be too meagre. It may result in prescribing rate in fraction of paise upto three decimals per hour per GRT. In view of the above, MBPT has so far not prescribed anchorage charges on hourly basis.

- (iii). TAMP's Order dated 17 March 2003 was implemented with effect from 1 June 2003 as specified therein in respect of major duration based charges levied by the port i.e., berth hire and pier dues. Lighterage dues were prescribed by the port on hourly basis with effect from 28 February 2004 on receipt of sanction to the proposal of comprehensive revision of vessel related charges by TAMP under its order dated 9 January 2004.
- (iv). Anchorage charges are leviable after expiry of free days prescribed for occupation of anchorage points by the vessels visiting Mumbai Port. Minimum free days allotted therein are 3 days. Almost all the vessels visiting MBPT vacate anchorage points within 3 days. The recovery of anchorage charge effected on vessels is also very less.
- (v). In view of the above, it was considered necessary to continue the present system of levy of anchorage charges on per day basis. However it would be implemented from 1.1.2005.

4. A copy of the MBPT response was forwarded to MANSA for its comments, if any. We have not received any response from MANSA.

5. A joint hearing in this case was held on 25 November 2004 in the office of this Authority. At the joint hearing, the MANSA and MBPT have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

7. With reference to totality of information collected during the processing of the case the following position emerges:

- (i). This Authority had passed an Order on 17 March 2003 introducing hourly berth hire charges and similar hourly unit for levying anchorage fee, mooring fee, roadstead charges etc., which are linked with the duration of stay of a vessel at such facilities. This Order dated 17 March 2003 came into effect on 1 June 2003 for common adoption at all major ports trusts including MBPT. This statutory order passed has the effect of amending the Scale of Rates of all the major port trusts to the extent of the decisions contained therein.
- (ii). In the context of this Order dated 17 March 2003 passed by this Authority, a clarification on the applicability of the order to the anchorage fees and lighterage dues levied at MBPT is sought by MANSA. Even though the Government has directed this Authority not to entertain individual representations, it has advised that this Authority can entertain requests for interpretation/clarification of orders relating to Scale of Rates. The representation of MANSA seeks clarification to the Order dated 17 March 2003.
- (iii). Anchorage fees and lighterage dues are levied at MBPT on GRT basis for the duration of stay of a vessel at the specified points. The Order of this Authority dated 17 March 2003 unambiguously mentions about introduction of hourly based charges in respect of anchorage fee, mooring fee, roadstead charges, etc which are linked with the duration of stay of a vessel at such facilities. There cannot be any doubt about the applicability of hourly unit to anchorage fee, as this tariff item is specifically quoted in the relevant Order itself. Even though lighterage due is not specifically mentioned by that nomenclature in the Order, it is covered by the general prescription as it is a charge linked with the duration of stay of a vessel. Even in this case, the MBPT itself has admitted to have applied hourly rates from Feb 2004. In view of this position, there does not appear to be any ambiguity in the relevant earlier Order of this Authority which is required to be clarified now. What is perhaps involved here is non implementation of the Order of this Authority by MBPT insofar as these two tariff items are concerned. That the relevant Order is applicable only in case of 'major' duration based charges is an interpretation which is not supported by any of the decisions of this Authority contained in the relevant Order.

- (iv). (a). The problem cited by MBPT about monitoring of vessels at anchorage points has already been considered by this Authority and rejected. The MBPT has merely repeated its earlier comments furnished in this regard when the matter was taken up in consultation with relevant stakeholders before introducing the hourly charges. As already held by this Authority, it may not be difficult to monitor movement of vessels within the port limits with the available technology. In any case, it is not unreasonable to expect a Conservator to maintain such a vigil atleast in the interest of safety and security. Significantly, no other port has reported any difficulties in monitoring movement of vessels within the port limits.
- (b). Hourly unit of charging was introduced to ensure that a vessel pays only for a time it occupies a facility in the port. The argument that conversion from daily/8-hourly basis to hourly basis will make unit rate very meager cannot be an acceptable reason at all. In the age of computers, billing cannot be a problem even if the unit rates are in decimals.
- (c). The MBPT has raised a point about implementing hourly based lighterage dues from 28 Feb 2004 in the light of this Authority's Order dated 29 January 2004. The Order of 29 January 2004 is only for revising some of the vessel rated charges proposed by MBPT. In the said Order, the hourly unit of charging was maintained for the relevant tariff items as per the earlier Order of March 2003. This does not mean that hourly unit was introduced only from the effective date of implementation of the January 2004 Order. It is nowhere mentioned in this Order that it supersedes the effective date of implementation of hourly unit of charging prescribed in the Order of 17 March 2003.
- (v). There may not be any need to dwell on the issues raised by MBPT which are briefly touched upon in the above paragraphs. It has to be recognized that the statutory Order passed by this Authority on 17 March 2003 is implementable by all major port trusts unless its operation is stayed by any higher forum or this Authority itself. In fact, there is no review petition filed by MBPT before this Authority against the Order dated 17 March 2003.
- (vi). At the joint hearing, the MBPT stated that it has not maintained any data about vessels to enable it to implement hourly rates retrospectively with effect from 1 June 2003. However they have confirmed that lighterage charges on hourly basis are being implemented and that anchorage charges on hourly basis will be implemented from 1.1.2005. It is noteworthy that the MANSA has agreed to furnish the requisite details to the port. In any case users cannot be held responsible for the lapse on the part of MBPT. The MBPT has further expressed some difficulties to implement the hourly unit of rates retrospective effect from June 2003. Three months time has, therefore, been granted to MBPT to file its report on the difficulties faced in implementing anchorage fees and lighterage dues on hourly basis. When such a report is received, it can be examined in a separate proceedings for any prospective modification of the earlier Order of March 2003, if found necessary. This, however, cannot come in the way of MANSA and its members taking up their cases with the MBPT for settlement of their claims in terms of the arrangement introduced by this Authority's Order dated 17 March 2003.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority confirms that the unit of levying of anchorage fees and lighterage dues at the MBPT is on hourly basis with effect from 1 June 2003 as ordered by this Authority in its Order dated 17 March 2003.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt./III/IV/143/04-Exty.]